

## Masterplan biedt Antwerpen totaaloplossing

### Antwerpen heeft nood aan een globale toekomstvisie ipv een discussie over tunnel of brug

**Antwerpen – Een vergelijkende studie tussen de twee nog voorliggende tracés voor het rondmaken van de Antwerpse ring toont aan dat enkel de globale toekomstvisie van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen met de Oosterweelverbinding een duurzame, structurele totaaloplossing kan bieden voor de problemen rond mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Antwerpse regio. Een fragmentarische discussie over een tunnel of een brug kan dat niet.**

In een eerste reactie op het zogenaamde '4e tracé' van ARUP-SUM voor het rondmaken van de Antwerpse ring vroeg BAM op 9 juli duidelijke antwoorden rond mobiliteit, veiligheid, mens & milieu, financierbaarheid en timing.

Vandaag vindt u in bijlage een evaluatie van de mate waarin het 4<sup>e</sup> tracé bijdraagt tot het oplossen van de huidige problemen die de Antwerpse regio dagelijks ervaart. We vergelijken dit met de oplossing die vanuit BAM met het Masterplan Mobiliteit Antwerpen wordt aangereikt inzake mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid en kijken ook naar de financiële haalbaarheid, uitvoerbaarheid en timing.

Wanneer we de beste oplossing willen voor de mobiliteitsproblemen van deze metropool, is het cruciaal om de discussie niet te verengen tot een keuze tussen een tunnel of een brug. Integendeel, Antwerpen heeft nood aan een globale toekomstvisie, met een duurzame, structurele totaaloplossing.

Uit de evaluatie blijkt overduidelijk dat het 4<sup>e</sup> tracé geen alternatief biedt voor de Oosterweelverbinding binnen het Masterplan, maar slechts een fragmentarische oplossing aanreikt voor een klein deel van het doorgaande verkeer rond Antwerpen:

#### **Mobiliteit op de ring:**

Het tunneltracé betekent een grote omrijfactor voor de grootste vrachtwagenstroom (oost-west), kampt met een overbelasting van het vandaag reeds kritieke viaduct van Merksem en maakt van Ekeren, met een complex en incident- en filegevoelig knooppunt, de achilleshiel van de ring.

#### **Mobiliteit en leefbaarheid in de binnenstad:**

Door de omrijfactor van de peervormige ring, het weglaten van het Oosterweelknooppunt en de structurele files eigen aan het 4<sup>e</sup> tracé blijven de Leien en Kaaien de kortste weg van noord naar zuid. Dit staat haaks op de genomen beslissingen om van Leien en Kaaien autoluwe stadsboulevards te maken. Ook de visie van de groene Singel komt op de helling te staan.

#### **Mobiliteit en leefbaarheid in Antwerpen noord:**

Zonder Oosterweelknooppunt, dat het Eilandje verbindt met de Stedelijke Ringweg, en zonder scheiding van lokaal en doorgaand verkeer op de ring zelf, moeten de woonwijken in het noorden van de stad veel doorgaand verkeer blijven verwerken. De verdere ontwikkelingen voorzien op het Eilandje staan onder druk.

### **Mobiliteit en leefbaarheid Linkeroever:**

Door de diepe, geboorde tunnel in het vierde tracé kampt Linkeroever met steile en lange toegangshellingen, ook op het tolplein. Het tast bovendien het beschermde vogelrichtlijngebied Blokkersdijk aan en biedt geen totaalconcept aan voor een groene long. Het 4<sup>e</sup> tracé ontlast ook Linkeroever niet van sluisverkeer richting Waaslandtunnel.

### **Fietsverbindingen:**

Een lange geboorde tunnel biedt geen kansen voor fietsers. Het BAM-tracé, met extra aanleg van 25 km fietspaden, maakt de ring, ook voor fietsers, rond.

### **Mobiliteit en verkeersveiligheid van de haven:**

De ontwikkeling van de haven komt in conflict met de leefbaarheid van de stad, met slechts één aansluiting in het 4<sup>e</sup> tracé in Ekeren, terwijl er geen oplossing is voor gevaarlijk transport dat niet door de tunnel mag. Onteigeningen zullen meer dan 1000 jobs kosten.

### **Luchtkwaliteit**

Grotere omrijfactoren en structurele files zorgen voor slechtere scores op luchtkwaliteit en leefbaarheid.

Ook mbt veiligheid in de tunnel, realiseerbaarheid van het project, timing en financierbaarheid toont de vergelijkende studie aan dat het 4<sup>e</sup> tracé met ernstige problemen kampt.

BAM heeft zich steeds voorgenomen, in haar zoektocht naar de beste oplossing voor Antwerpen, open te staan voor nieuwe voorstellen en deze grondig te bestuderen. De vergelijkende studie die vandaag voorligt, wil een bijdrage leveren aan de finale besluitvorming rond dit cruciale dossier voor Antwerpen en Vlaanderen. Antwerpen heeft nood aan een totaaloplossing. Met de projecten van het Masterplan biedt BAM vandaag de opportuniteit om een ambitieuze totaalvisie op een betere mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid te realiseren. Een betaalbare totaalvisie, die vier jaar na het startschot voor de bouw, een feit kan zijn.

### Detail

- **het tracé van de Oosterweelverbinding** : een afgezonken tunnel onder de Schelde, een Oosterweelknooppunt en een brug over de dokken ten noorden van Antwerpen.
- **het zogenaamde 4e tracé van ARUP/SUM**: een geboorde tunnel die start op Linkeroever en bovenkomt aan het knooppunt in Ekeren. Het 4<sup>e</sup> tracé heeft geen Oosterweelknooppunt. Dit 4<sup>e</sup> tracé bleek uitgewerkt in 2 vormen: een conform en een niet-conform tracé. Het niet-conforme tracé is op het vlak van infrastructuur identiek aan het conforme tracé, maar negeert de randvoorwaarden die opgelegd zijn door de Vlaamse regering en verlaagt de snelheid op de ring tot 70 km/uur.

*Voor meer informatie over BAM is er de webstek [www.bamnv.be](http://www.bamnv.be); voor info over de projecten van het Masterplan Antwerpen kan men gratis bellen 1700 (elke werkdag van 9 tot 19 uur) of kan men de webstek [www.antwerpen.be](http://www.antwerpen.be) raadplegen*



# Persbericht

Datum: 21/08/2009



## Uitsluitend bestemd voor de pers:

Nick Orbaen  
BAM Woordvoerder  
Rijnkaai 37, B-2000 Antwerpen  
tel +32 (0)3 201 65 66  
gsm +32 (0)473 90 02 47  
nick.orbaen@bamnv.be